

# CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DES HAUTES ALPES

## POUR LE DESENCLAVEMENT DES HAUTES-ALPES, UNE AUTOROUTE DE MONTAGNE A L'EST DE GAP



CHAMBRE DE COMMERCE  
ET D'INDUSTRIE DES HAUTES-ALPES

### > CONTACT

Chambre de Commerce  
et d'Industrie des Hautes-Alpes

16 rue Carnot - BP 6  
05000 GAP Cedex  
Tél. 04 92 56 56 05

36, avenue de la République  
05105 BRIANCON Cedex  
Tel 04 92 20 35 64

e-mail : [infos@hautes-alpes.cci.fr](mailto:infos@hautes-alpes.cci.fr)  
Adresse internet :  
[http:// www.hautes-alpes.cci.fr](http://www.hautes-alpes.cci.fr)

Dans le cadre du débat public organisé par la :



Commission  
particulière

du débat public

Liaison Grenoble-Sisteron

C'est avec une grande satisfaction que nous accueillons ce débat public pour une liaison Grenoble-Sisteron. Une nouvelle opportunité nous est donnée, en effet, pour engager le désenclavement du département des Hautes-Alpes, en direction de la région Rhône-Alpes et de l'Europe du Nord mais aussi pour une meilleure intégration de notre région consulaire Provence-Alpes-Côte d'Azur-Corse, et plus généralement le grand Sud-Est de la France, dans le réseau des flux économiques européens.

**Quatre schémas nous sont proposés :**

- l'aménagement des routes existantes, RN 75 et RN 85,
- une autoroute de montagne à l'ouest de Gap,
- une autoroute de montagne à l'est de Gap,
- une amélioration du transport ferroviaire.

Nous sommes invités à nous prononcer en faveur de l'un de ces schémas. Nous sommes prioritairement favorables au prolongement de l'A51 par une liaison autoroutière à l'est de Gap, par le Champsaur. Cette liaison est objectivement la seule liaison véritablement propice à l'essor de nos stations de sports d'hiver et au développement économique de notre département. L'A51 à l'est de Gap, est, d'autre part, l'unique liaison qui permettra la mise en cohérence d'une véritable politique d'aménagement du territoire. L'autoroute de montagne à l'est de Gap sera l'infrastructure qui nous ouvrira la perspective la plus favorable à la création ultérieure d'un axe ferroviaire européen est-ouest, qui intégrerait le département des Hautes-Alpes mais aussi les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur, Corse et Rhône-Alpes dans la dorsale européenne dite "banane bleue". En effet, si nous accordons la priorité à l'autoroute de montagne par l'est de Gap, c'est aussi avec l'objectif de réaliser, à terme, une ligne ferroviaire, sous le Montgenèvre, pour le transports des voyageurs et pour le fret avec une plateforme de transit sur les communes de Chorges ou de la Bâtie-Neuve. Nous devons nous diriger vers un désenclavement multimodal. Celui-ci ne sera envisageable que si nous parvenons à créer dans le département les infrastructures indispensables à un réel dynamisme économique. Seule l'A51 à l'est de Gap peut nous en offrir aujourd'hui l'opportunité.

Maurice BRUN,

Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie des Hautes-Alpes.



### > LES HAUTES-ALPES AU CARREFOUR DE TROIS RÉGIONS EUROPÉENNES PARMIS LES PLUS DYNAMIQUES, soit 13 millions d'habitants et pourtant...

Notre département est particulièrement isolé de deux d'entre elles : la Région Rhône-Alpes au nord et le Piémont et la Lombardie en Italie à l'Est.

Les Hautes-Alpes comptent 320 000 lits touristiques et enregistrent 22,6 millions de nuitées en 2004, qui font de l'activité touristique la première activité économique de ce département. Une diminution du nombre des nuitées touristiques, entre les années 1987 et 2004, est cependant enregistrée : les Hautes-Alpes ont, en effet perdu, entre les années 1987 et 2004, près de 7 millions de nuitées, dont 5 millions au cours des saisons estivales et 2 millions au cours des saisons hivernales (Source : BET F. MARCHAND / Observatoire Départemental du Tourisme). Selon la même source les nuitées observées dans les Alpes du Nord sont, quant à elles, en progression au cours de la dernière décennie. A l'origine de ces

différentes tendances, le raccourcissement de la durée de séjour (moins de 7 nuits en moyenne). Disposant de moins de temps, la clientèle souhaite atteindre de plus en plus rapidement sa destination de vacances, et ce dans le meilleur confort. La configuration actuelle des réseaux routier et ferroviaire des Hautes-Alpes n'est certainement pas favorable, actuellement, à l'acheminement direct et rapide de la clientèle touristique vers notre département. 83 % de la clientèle des Hautes-Alpes utilise la voiture, moyen de transport le plus pratique pour atteindre nos stations ou nos vallées, en famille, avec bagages et équipements de loisirs. Une enquête de satisfaction de la clientèle des Alpes du Sud, dont les résultats ont été publiés dans Les Echos de l'Observatoire de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, attribue la note la plus faible au thème de l'accessibilité (7,2/10)

et une de ses composantes obtient une note des plus faibles : la fluidité de la circulation (6,6/10). A ce jour, la qualité de nos espaces n'est plus un argument suffisant pour maintenir notre activité touristique ; il faut, tout en les préservant, rendre nos espaces très rapidement accessibles. La concurrence est de plus en plus vive entre les pays ou régions qui disposent également d'espaces attractifs. L'accessibilité est l'un des critères décisifs pour le choix d'une destination. L'A51 serait un facteur particulièrement favorable à l'économie touristique des Hautes-Alpes, en conduisant cette clientèle en provenance du nord de l'Europe au plus près de nos stations et de nos sites touristiques.

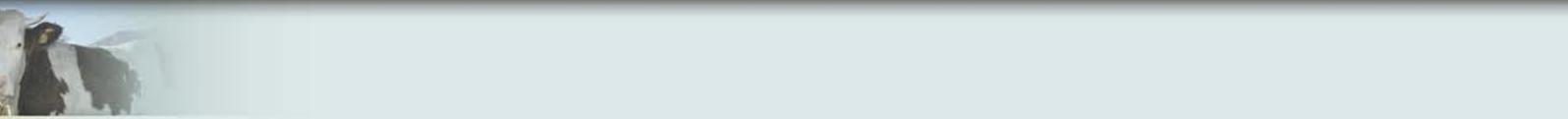
Il est particulièrement important de soutenir ce secteur d'autant que le secteur industriel est quasi inexistant dans notre département.

### > UNE POPULATION QUI VIEILLIT ET UNE ECONOMIE A VITESSE RÉDUITE, les conséquences de l'isolement !

Nos petites entreprises industrielles disparaissent progressivement ou sont amenées à réduire leurs effectifs. Les entreprises sont, dans le département des Hautes-Alpes, pénalisées par l'éloignement de leurs marchés, de leurs fournisseurs, ou de réseaux d'entreprises avec lesquels elles sont amenées à collaborer. L'internet permet la transmission d'informations de documents, de fichiers mais ne transporte ni les hommes, ni les marchandises. Le commerce électronique génère, au contraire, un allongement

des distances entre les sources d'approvisionnements et la localisation des marchés. La proportion des actifs du secteur industriel est, à ce titre, significative : en 2003, 5,7 % des actifs du département des Hautes-Alpes exercent une activité dans l'industrie contre 10,6 % en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. La population de notre département est certes en constante progression : chaque jour trois nouveaux habitants s'installent dans notre département. Si l'on observe la pyramide des âges, nous constatons,

cependant, une régression très sensible de la population âgée de 20 à 34 ans ; cette tranche d'âges est celle des jeunes actifs. Un département qui ne sait pas retenir ses jeunes actifs est un département qui vieillit, qui n'est ni innovant, ni réactif. La rareté des emplois très qualifiés est également une caractéristique liée à l'isolement de notre département. Les jeunes qui quittent le département pour des études supérieures éprouvent beaucoup de difficultés pour obtenir dans les Hautes-Alpes un emploi ré-



pendant à leur niveau de qualification. Les offres d'emploi correspondant à la catégorie "cadre" sont en constante diminution : elles étaient au nombre de 626 en 1999 pour atteindre, en 2004, le nombre de 215 seulement, soit un tiers de ce qu'elles étaient en 1999.

Le taux de chômage que nous affichons, soit 7,9 %, ne précise pas que les em-

ploi offerts sont le plus souvent saisonniers et peu qualifiés. La pluriactivité est le palliatif employé par un grand nombre d'habitants des Hautes-Alpes pour atteindre un revenu moyen décent mais toujours inférieur aux moyennes régionale et nationale.

Le prolongement de l'A51 à l'est de Gap serait alors, pour notre département,

la seule véritable colonne vertébrale le reliant alors aux universités et laboratoires de la région Rhône-Alpes. C'est une condition essentielle à l'installation d'entreprises industrielles innovantes, qui seraient ainsi à égale distance des métropoles universitaires et des centres de recherche des régions Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur.

## > ANTICIPER POUR UNE GESTION MULTIMODALE DES FLUX :

L'autoroute A51 à l'est de Gap, qui offrira la meilleure irrigation de notre département en son centre, ne doit pas exclure à terme une amélioration de notre réseau ferroviaire et le maintien, en particulier, de la liaison par train de nuit Paris - Briançon régulièrement remise en question. La perspective d'une percée ferroviaire, pour les flux de voyageurs et pour le fret, sous le Montgenèvre ne peut plus être ignorée. Le prolongement de l'A51 à l'est de Gap en direction des Alpes du Nord constitue, en effet, un préalable indispensable à l'éventualité d'une percée ferroviaire en direction de l'Italie. Une ouverture des Hautes-Alpes vers l'Italie constituerait, à n'en pas douter, un autre facteur important de développement économique pour notre département, mais aussi pour l'ensemble de nos régions du Sud-Est. Ces deux axes et schémas de communications doivent être complémentaires et insérés dans une appréhension européenne de la gestion des flux. Si la région Rhône-Alpes bénéficie d'un

maillage autoroutier dense, elle souffre néanmoins ponctuellement d'une forte saturation de certaines de ses vallées. Les accidents survenus successivement sous les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus nous invitent à considérer comme nécessaire, une alternative ferroviaire supplémentaire. Celle-ci favorisera une meilleure répartition des flux transalpins et constituera un axe ferroviaire transalpin de secours, ce même dans la perspective de la réalisation de l'axe de TGV et de ferroutage Lyon-Turin. Dans la configuration actuelle des flux

observés à l'échelle européenne, notre région consulaire Provence-Alpes-Côte d'Azur - Corse, tout en étant proche "à vol d'oiseau" de l'axe actuel de développement économique européen dit "banane bleue" qui va de Londres à Florence, en est exclue. Les principaux axes de communication autoroutiers ou ferroviaires contournent la région Provence-Alpes-Côte d'Azur mais ne la traversent jamais de part en part. Nous défendons en conséquence la réalisation d'un axe autoroutier créant un nouvel axe économique au plus près de la frontière...



Photo aérienne de Gap et de ses environs. Photo : Charly Baile - Ville de Gap



italienne et des régions Piémont – Lombardie, reliant également l'ensemble des métropoles régionales du sud-est de la France et du nord de l'Italie et fluidifiant

les flux par une meilleure répartition de l'ensemble des trafics. L'implantation d'ITER à Cadarache est un autre élément fédérateur qui justifie la réalisation d'un

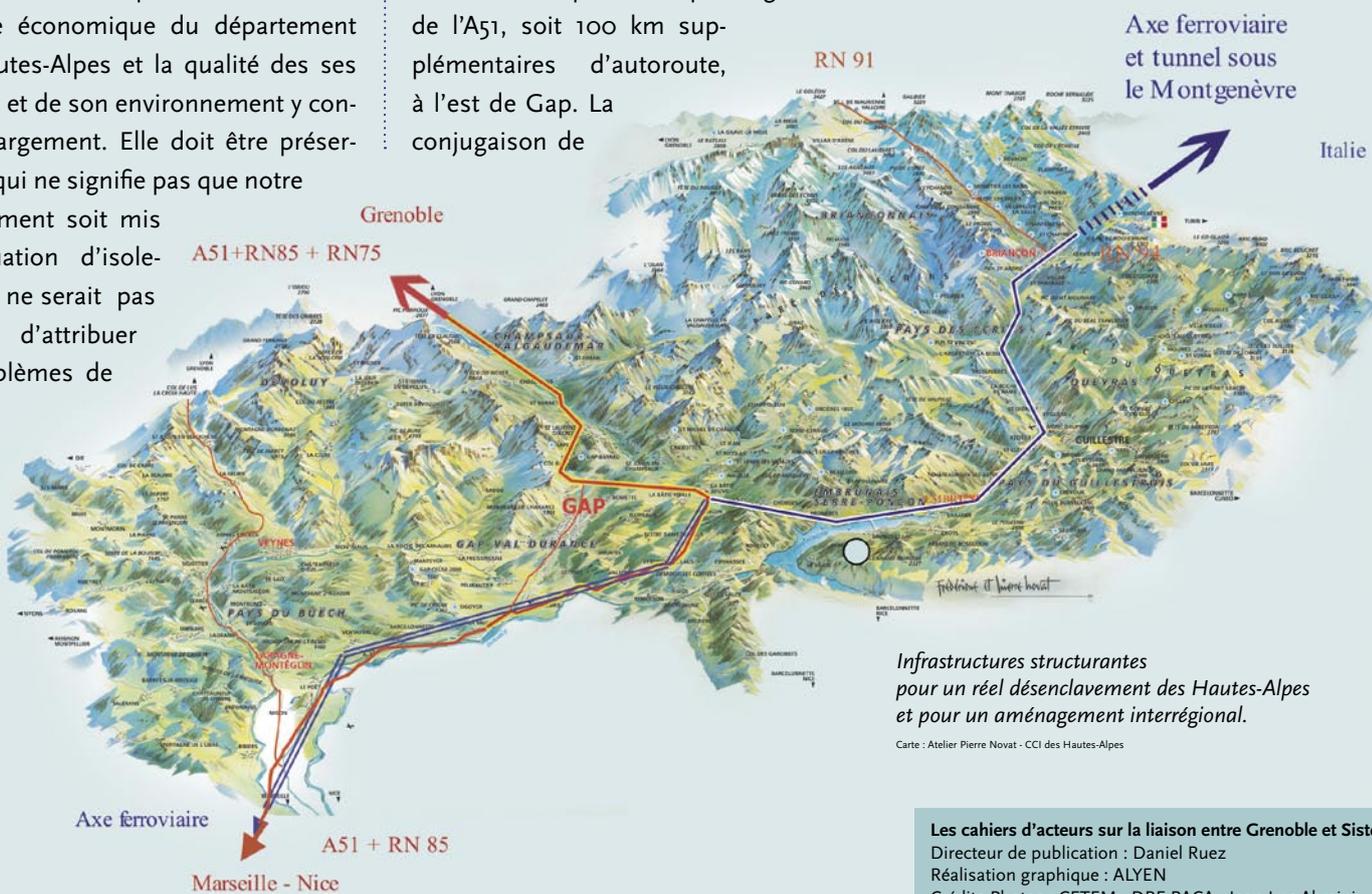
axe autoroutier en direction de la région Rhône-Alpes, à l'est de Gap, associé à un axe ferroviaire directement ouvert vers l'Italie via le Val de Durance.

## ➤ QUALITÉ DE L'AIR : ne nous trompons pas de débat !

La qualité de l'air de notre département et de notre région est notre première richesse. Nombreuses sont les personnes atteintes d'asthme et de difficultés respiratoires qui trouvent dans notre département, les conditions hygrométriques favorables à une amélioration de leur état de santé. 43 communes sont sur le territoire du Parc National des Ecrins et 11 sur celui du Parc Régional du Queyras. Notre département bénéficie de vastes espaces protégés. L'activité touristique est, aujourd'hui, la première source de richesse économique du département des Hautes-Alpes et la qualité de ses espaces et de son environnement y contribue largement. Elle doit être préservée, ce qui ne signifie pas que notre département soit mis en situation d'isolement. Il ne serait pas objectif d'attribuer les problèmes de

pollutions environnementales au développement des seuls réseaux autoroutiers. La cause réelle de la pollution automobile est ailleurs et en particulier dans la nature des carburants employés par les systèmes de motorisations actuels. Il faut travailler vite à la mise au point de carburants non polluants, de véhicules et de revêtements plus silencieux. Il n'y a aucune raison objective de freiner la réalisation d'axes futurs de communication rapides, plus sécurisés et dans le cas présent le prolongement de l'A51, soit 100 km supplémentaires d'autoroute, à l'est de Gap. La conjugaison de

l'A51 par l'est de Gap et d'une plateforme de feroutage à Chorges aurait l'avantage de préserver l'environnement et de protéger le nord de notre département, ses parcs et ses réserves. L'A51 à l'est de Gap, associée à des aménagements spécifiques pour une intégration optimum dans des sites parfois sensibles, est le seul schéma qui s'inscrit véritablement dans une logique de développement durable en conciliant protection de la nature et activité de l'Homme.



Infrastructures structurantes pour un réel désenclavement des Hautes-Alpes et pour un aménagement interrégional.

Carte : Atelier Pierre Novat - CCI des Hautes-Alpes

### Les cahiers d'acteurs sur la liaison entre Grenoble et Sisteron

Directeur de publication : Daniel Ruez  
Réalisation graphique : ALYEN  
Crédits Photos : CETEM - DRE PACA - Jean-Luc Abraïni  
Impression : SPOT Marseille - ISSN : en cours

**Pour permettre les échanges d'arguments, la commission particulière publie des livres opinions qui n'engagent que leurs auteurs. Pour bénéficier d'une publication, il convient de prendre contact avec la commission particulière :**

Maison de l'entreprise - 11, allée des Genêts - Parc d'activités de Sisteron Val de Durance  
04200 Sisteron - Tél. : 04 92 33 18 25 - Site Internet : <http://www.debatpublic-cpdpgrenoblesisteron.org>  
Adresse courriel : [contact@debatpublic-cpdpgrenoblesisteron.org](mailto:contact@debatpublic-cpdpgrenoblesisteron.org)

